

## ENVIRONNEMENT

### Prévention de la pollution

#### Enjeux

Les risques de pollution engendrés par les réseaux de transports publics concernent essentiellement les activités de maintenance dans les centres d'exploitation ("dépôts" de bus, tram, métros,...) et sont générés par les produits utilisés et les déchets issus de ces activités. Sont aussi concernées les eaux pluviales et usées et leurs rejets ainsi que les infiltrations de substances dans les sols.

Le risque de pollution de l'air par les polluants atmosphériques émis par les moteurs à combustion interne (diesel et essence) doit être pris en compte.

#### Risques de pollution liés aux activités de maintenance

Les principales opérations et substances associées potentiellement impactantes sont :

- Les vidanges d'huiles de moteurs, de boîtes de vitesses, de ponts,... ;
- Les changements de filtres à huiles, à eau, à particules,... ;
- Le dégraissage/nettoyage des pièces mécaniques ;
- Les opérations de carrosserie : ponçage, apprêtage et mise en peinture ;
- Les changements de batteries (plomb, métaux lourds,...).

Les pièces détachées sont également génératrices de déchets sous formes d'emballages de toute taille et de nature diverses (cartons, films et "chips" de protection, palettes, pots et boîtes métalliques ou plastiques,...).

Par ailleurs, les appareils électroniques (ordinateurs, imprimantes,...) et leurs accessoires et consommables génèrent aussi des rebuts dont certains sont classés dangereux (piles, encres,...).

Enfin, le renouvellement des ampoules à incandescence et les tubes néons – renouvellement accéléré par le passage aux dispositifs économes en énergie – génère une quantité non nulle de déchets industriels.

#### *Eau*

Les risques de pollution des eaux sont :

- Les eaux pluviales et de ruissellement qui lessivent les toitures et surtout les parking bus et cars ;
- Les eaux usées issues des postes de lavages, chargées de particules mais aussi de produits de lavage.

## ***Sols***

La pollution des sols et des sous-sols est un risque réel :

- soit au niveau des parcs de véhicules avec le "goutte à goutte" de produits (gazole, huiles, cambouis) sous les véhicules en stationnement ;
- soit au niveau des stations services avec les pertes lors des pleins ;
- soit au niveau des cuves et des canalisations avec les risques de percement et de fuites dans le sous-sol.

## ***Air***

La pollution de l'air par les fumées et les bruits directement liée aux activités de maintenance dans les centres d'exploitation est relativement faible.

### **Risques de pollution liés au fonctionnement des véhicules**

#### ***Polluants atmosphériques***

Trop souvent confondue avec les émissions de gaz à effet de serre, responsables à moyen long/terme du réchauffement climatique, il est une source de pollution directe et aux effets nocifs instantanés : la combustion des hydrocarbures dans les moteurs (gazole, essence,...). Cette combustion produit des NOx, des Hc, du CO et des particules fines (Pm). Ces polluants atmosphériques sont directement et à court terme responsables de maladies respiratoires et oculaires dont de nombreux cancers.

Ces polluants font l'objet d'une réglementation européenne sur la motorisation des véhicules de plus en plus sévère. Les normes "Euro" 1 à 6 ont permis en une vingtaine d'année de les réduire de façon significative mais encore insuffisante, en particulier au niveau des particules les plus fines (inférieures à 0.5µ).

#### ***Pollution accidentelle des sols***

En dehors des dépôts, les risques de pollution engendrés par nos activités sont faibles, tant en intensité (quantités limitées, faible dangerosité des produits) qu'en probabilité d'occurrence. En pratique, ils se limitent à de très rares fuites de produits sur la chaussée (gazole, liquide de refroidissement,...).

### **Système de management, procédure et outils**

#### **Respect du Code de l'Environnement**

A défaut d'un système de management de l'environnement strictement normé (type ISO 14001), Transdev a mis en place un dispositif destiné à s'assurer du respect du Code de l'Environnement qui constitue – a minima – le socle de référence.

Ce dispositif s'appuie sur deux outils :

- Un audit généralisé des installations (centres d'exploitation) réalisé entre 2005 & 2006 qui a donné lieu à :
  - La remise, pour action, à chaque responsable d'entité d'un compte rendu détaillé des non-conformités (le cas échéant) sur son ou ses sites d'activités ;
  - La diffusion, aux mêmes destinataires, d'un "classeur de management de la sécurité et de l'environnement" comportant le rappel des obligations légales et des outils d'aide à la mise en conformité ;
  - Un plan de mise conformité de l'ensemble des sites du Groupe Transdev avec une évaluation des coûts directs (travaux) et indirects (régularisations administratives).

Un dispositif de veille réglementaire, ouvert à toutes les entités (réseaux et fonctions centrales) de Transdev, qui permet aux responsables d'entités et à leurs responsables de maintenance de se tenir informés des évolutions de la réglementation applicable à nos activités ;

Lors de l'introduction d'un nouveau réseau dans le périmètre du groupe, la même démarche est mise en œuvre : audit initial et compte rendu, accès à la veille réglementaire intégration dans le dispositif d'analyse du risque.

Pour faire le lien avec le Code de l'Environnement, des indicateurs portent sur les pollutions et les non-conformités ayant fait l'objet de procès verbaux des DREAL (ex-DRIRE).

## **Evaluation des risques et prévention des conséquences**

En complément du dispositif ci-dessus, deux autres outils ont été mis en place par le Groupe :

- Une procédure d'évaluation des risques suivi par le département Risques qui est réévalué semestriellement par enquête après des réseaux et de leurs SR/DD de rattachement.
- Une double couverture assurancielle du risque environnemental est mise en place depuis 2010 dans le Groupe et comprend deux volets :
  - Le risque de pollution subite et soudaine (accident) ;
  - Les atteintes à l'environnement issues des activités.

## **Outil de simulation des émissions de polluants**

Afin de contribuer à la réduction, des émissions de polluants et de CO2 par les flottes de véhicules, Transdev a développé un outil d'analyse baptisé "ECO". Il s'agit d'un éco-configurateur d'offres à basses émissions destiné, en particulier au moment des réponses aux appels d'offres, à éclairer les choix d'évolution des parcs.

Sur la base d'une analyse fine du parc existant, il permet de comparer et de tester par mode, par type, par énergie et par niveau de propreté (au sens "Euro") différentes hypothèse d'évolutions.

"ECO" effectue également une comparaison des émissions avec un "équivalent voitures" et il calcule automatiquement les coûts externes au sens de la directive européenne sur les véhicules propres.

## Programme de recherche et développement sur l'éthanol

L'introduction d'un pourcentage (5 à 30%) de carburant non fossiles (diester de colza, éthanol,...) dans le gazole permet de réduire certains des polluants ci-dessus. En revanche, ces "énergies vertes" génèrent d'autres types d'émissions et soulèvent des questions en termes de bilan global.

C'est pourquoi Transdev lance dans deux de ses filiales, en partenariat avec SCANIA une expérimentation avec un bus fonctionnant à l'éthanol.

Deux carburants seront testés courant 2011 :

- Un éthanol à base d'alcool de betteraves ;
- Un éthanol à base d'alcool de moût de raisins.

## Résultats et indicateurs

Initiée en 2005, une enquête sur les indicateurs environnementaux portant sur, la composition du parc de véhicules et ses caractéristiques environnementales - type d'énergie, normes Euro, présence ou non de filtres à particules (FAP), les énergies consommées pour la traction et pour les bâtiments, la consommation d'eau et la production de déchets est effectuée annuellement auprès de toutes les sociétés d'exploitation telles que répertoriées dans Magnitude.

Depuis 2009, sous le titre "Enquête INF / NFI survey"; cette enquête s'est élargie à d'autres secteurs non-financiers tels que l'exploitation, le marketing, les ressources humaines, le risque...

En 2010, le périmètre enquêté porte sur l'ensemble des sociétés d'exploitation des réseaux de transport public, soit environ 120 entités dans les huit pays d'implantation du Groupe.

### Indicateurs :

Les indicateurs de contrôle et de mesure de la pollution retenus dans l'enquête "NFI" sont les suivants :

#### *Déchets*

- Volume de déchets banals - DIB - KPI SI 046
- Volume de déchets banals - carton - KPI SI 047
- Volume de déchets banals - métaux - KPI SI 048
- Volume de déchets dangereux - huiles - KPI SI 049
- Volume de déchets dangereux - liquides de refroidissement - KPI SI 050
- Volume de déchets dangereux - batteries - KPI SI 051
- Volume de déchets dangereux - filtres à huile et carburant - KPI SI 052
- Volume de déchets dangereux - tubes fluorescents et lampes incandescence - KPI SI 053
- Volume de déchets dangereux - dégraissant fontaine - KPI SI 054
- Volume de déchets dangereux - matériel informatique - KPI SI 055

- Volume de déchets dangereux - DTQD (déchets toxiques en quantité dispersée) - KPI SI 056
- Volume de déchets dangereux - boues - KPI SI 057
- Volume de déchets dangereux - déchets non triés - KPI SI 058

### *Conformité légale et réglementaire*

- Environnement - pollution avérée - KPI SI 059
- Environnement - Incidents dommages aux biens (vol, incendie, ) - KPI SI 060
- Conformité légale et réglementaire - KPI SI 061

Valeurs 2009 / ratios au 10 mars 2011 (les valeurs 2010 sont en cours de traitement).

INDICATEURS ENVIRONNEMENTAUX 2009	HOLLANDE / HOLLAND	ALLEMAGNE / GERMANY	ITALIE / ITALY	CANADA	AUSTRALIE / AUSTRALIA	ROYAUME-UNI / UNITED KINGDOM	FRANCE	IBERIE / IBERIA
<b>DONNEES</b>								
<b>Consommation d'énergie</b>								
Consommation de fioul (chauffage) - KPI SI 042		16 627				144 042	210 851	28 500
Consommation de gaz (chauffage) - KPI SI 043		251 589	118 871			758 490	3 107 424	26 808
Consommation électrique (autre que force motrice) - KPI SI 044		602 586	17 478 332		250 804	6 154 951	18 383 921	12 748 299
<b>Consommation d'eau</b>								
Consommation d'eau - KPI SI 045		8 584	52 785		21 582	227 988	159 538	348 428
<b>Déchets banals</b>								
Volume de déchets banals - DIB - KPI SI 046	2 558 000	46 240				4 509	1 640 349	206 789
Volume de déchets banals - carton - KPI SI 047	342 000	14 750	53 377		200	176 089	273 809	160 359
Volume de déchets banals - métaux - KPI SI 048		1 330	260 095			72 758	357 122	212 730
<b>Déchets dangereux</b>								
Volume de déchets dangereux - huiles - KPI SI 049	434 000	12 150	37 644		10 100	157 689	266 730	84 804
Volume de déchets dangereux - liquides de refroidissement - KPI SI 050	24 000	4 605	3 500		2 050	242 715	57 657	7 920
Volume de déchets dangereux - batteries - KPI SI 051		5 020	74 050		1 271	50 548	79 130	1 436
Volume de déchets dangereux - filtres à huile et carburant - KPI SI 052		965	11 295		1 500	56 854	40 541	19 464
Volume de déchets dangereux - tubes fluorescents et lampes incandescence - KPI SI 053		115	4 792		3	10 321	6 120	2 610
Volume de déchets dangereux - dégraissant fontaine - KPI SI 054		90	429		1 640	29 026	32 469	8 215
Volume de déchets dangereux - matériel informatique - KPI SI 055	6 000	495	523		10	3 281	9 197	80
Volume de déchets dangereux - DTQD (déchets toxiques en quantité dispersée) - KPI SI 056	186 000		24 874			10 780	5 443	226
Volume de déchets dangereux - boues - KPI SI 057	1 510 000	320	278 375			586 432	575 407	10 386
Volume de déchets dangereux - déchets non triés - KPI SI 058		3 023			63 300	339 411	38 952	66 340
<b>Conformité légale et réglementaire</b>								
Environnement - pollution avérée - KPI SI 059	3	19						
Environnement - Incidents dommages aux biens (vol, incendie, ) - KPI SI 060								
<b>Effectifs</b>	15 030	711	2 715		2 316	5 445	17 876	3 316
Nombre de véhicules - KPI SI 001	7 633	419	983		608	1 800	7 769	2 003
Kilomètres	369 562 304	20 433 473	37 224 932	17 111 725	23 393 859	106 920 147	282 045 095	151 242 323

## Utilisation durable des ressources

### Effacité énergétique

Destinés à mesurer les émissions de gaz à effet de serre (voir chapitre suivant), les Bilans carbone® et les Bilans énergétiques® effectués dans les sociétés du Groupe ont permis de valider et de quantifier les secteurs de plus grande consommation d'énergies.

Sans surprise, la consommation d'énergies de traction pour les véhicules de transport arrive largement en tête avec 80 à 90% des émissions de CO<sub>2</sub>. Exprimées en équivalent kilowattheure, ces énergies sont essentiellement constituées par le gazole à hauteur de 85%, l'électricité et le gaz étant à égalité à 7.5%.

Il découle naturellement de ce constat qu'il convient d'examiner en premier lieu les possibilités d'amélioration de la performance énergétique de nos véhicules mais aussi, en amont, de l'organisation même de nos réseaux de transport.

#### Amélioration de l'efficacité énergétique des réseaux de transport public

L'optimisation de l'offre de transport, aussi bien en termes de pertinence géographique (choix du tracé des lignes) que temporelle (horaires, fréquence) est la base de l'efficacité énergétique des réseaux de transport public. Cette pertinence se mesure en :

- "Kilomètres-passagers" : indicateur qui exprime le niveau d'utilisation de l'offre de transport (indicateur quantitatif). Ce produit donne la part de marché du TP.
- "Passagers/kilomètres" : ratio qui exprime le niveau de performance de l'offre de transport (indicateur qualitatif). Ce ratio valorise l'efficacité du TP.

Cette recherche d'efficacité – de la conception à l'exploitation - constitue le cœur même de notre métier.

#### ***Amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules de transport public***

Jusqu'à une date récente, l'efficacité énergétique des véhicules dépendait au premier chef et essentiellement des constructeurs qui conçoivent les véhicules et donc en déterminent les caractéristiques techniques.

Mais sous la pression des enjeux économiques (coût croissant de l'énergie) et écologiques (pollution, changement climatique), les acheteurs et utilisateurs (Autorités Organisatrices et Exploitants) ont peu à peu introduits ces indicateurs de performance dans leurs critères de choix.

La réglementation vient désormais formaliser ces objectifs au travers de la Directive européenne de 2009 dite "véhicules propres" et sa transcription progressive dans les droits nationaux.

Sans attendre, le Groupe Transdev qui a été pionnier et leader en matière de tramway et BHNS (Busway®) se positionne désormais comme leader dans le domaine de l'exploitation de bus hybrides avec une trentaine de véhicules en service commercial en 2010 (Londres, Ile de France, Strasbourg, et Pays-Bas).

A noter que le Groupe Connexion a depuis longtemps inscrit le facteur "poids à vide" comme l'un de ses principaux critères de choix dans l'achat de ses véhicules. Bon exemple s'il en est de recherche d'efficacité énergétique à moindre frais.

## ***Amélioration de l'efficacité énergétique des bâtiments***

Loin derrière, le deuxième poste est représenté par les consommations des bâtiments pour le chauffage et l'éclairage. Le chauffage se répartit assez équitablement entre fioul, gaz et électricité. La problématique étant ici au moins autant celle des pertes d'énergie liées à la mauvaise isolation du bâti, que celle de la mauvaise efficacité énergétique des systèmes de chauffage et d'éclairage.

Les autres dispositifs consommateurs sont les outillages d'ateliers et les équipements électroniques (systèmes d'information). Bien que leur "poids" énergétique relatif soit très faible comparé à la traction, les actions de réduction de leurs consommations peuvent – et doivent – avoir un impact symbolique important pour les personnels.

## **Conservation de l'eau**

La consommation d'eau de nos réseaux est principalement destinée au lavage des véhicules. Avec un poste de lavage "classique" (non économe) on utilise environ 400 litres d'eau pour le lavage d'un autobus.

Il faut noter que dans les réseaux avec TCSP - particulièrement ceux avec tramway - l'arrosage des espaces verts créés autour du site propre est devenu un poste parfois plus important que celui du lavage.

Bien que les volumes soient en rien comparables, des économies peuvent – et doivent – également être recherchées au niveau de la consommation à usage alimentaire et sanitaire dans les bâtiments.

## **Matières premières**

Nos activités, essentiellement de service, sont par nature peu consommatrices de matières premières en dehors des hydrocarbures.

Pour autant, les analyses tirées des Bilans carbone® et des Bilans énergétiques® permettent de mettre en évidence des sources d'économies de matières premières au travers d'une réduction de l'usage (gaspillage) de certains produits et consommables.

Cette analyse n'est cependant pertinente qu'au niveau local, et les objectifs apparaissent difficilement quantifiables au niveau du Groupe

### Indicateurs :

Les indicateurs de contrôle de l'utilisation durable des ressources retenus dans l'enquête "NFI" sont les suivants :

### ***Consommation d'énergie des véhicules***

- Analyse matricielle détaillée du parc (énergie, norme Euro, FAP) par famille de véhicules de production kilométrique, de consommation et de propreté.

A noter que les critères d'efficacité des réseaux (ratio passagers / kilomètres) ne sont pas traités directement dans le cadre de cette enquête mais sont repris et analysés en appui des résultats financier.

## ***Consommation d'énergie des bâtiments***

- Consommation de fioul (chauffage) - KPI SI 042
- Consommation de gaz (chauffage) - KPI SI 043
- Consommation électrique (autre que force motrice) - KPI SI 044

## ***Consommation d'eau***

- Consommation d'eau - KPI SI 045

Valeurs 2009 / données brutes au 10 mars 2011 (les valeurs 2010 sont en cours de traitement).

INDICATEURS ENVIRONNEMENTAUX 2009	HOLLANDE / HOLLAND	ALLEMAGNE / GERMANY	ITALIE / ITALY	CANADA	AUSTRALIE / AUSTRALIA	ROYAUME-UNI / UNITED KINGDOM	FRANCE	IBERIE / IBERIA
<b>DONNEES</b>								
<b>Consommation d'énergie</b>								
Consommation de fioul (chauffage) - KPI SI 042		16 627				144 042	210 851	28 500
Consommation de gaz (chauffage) - KPI SI 043		251 589	118 871			758 490	3 107 424	26 808
Consommation électrique (autre que force motrice) - KPI SI 044		602 586	17 478 332		250 804	6 154 951	18 383 921	12 748 299
<b>Consommation d'eau</b>								
Consommation d'eau - KPI SI 045		8 584	52 785		21 582	227 988	159 538	348 428
<b>Effectifs</b>	15 030	711	2 715		2 316	5 445	17 876	3 316
<b>Nombre de véhicules - KPI SI 001</b>	7 633	419	983		608	1 800	7 769	2 003
<b>Kilomètres</b>	369 562 304	20 433 473	37 224 932	17 111 725	23 393 859	106 920 147	282 045 095	151 242 323

Valeurs 2009 / ratios au 10 mars 2011 (les valeurs 2010 sont en cours de traitement).

NB : compte tenu du peu d'évolution du périmètre du groupe, les valeurs ne devraient pas varier de plus de quelques %

INDICATEURS ENVIRONNEMENTAUX 2009	HOLLANDE / HOLLAND	ALLEMAGNE / GERMANY	ITALIE / ITALY	CANADA	AUSTRALIE / AUSTRALIA	ROYAUME-UNI / UNITED KINGDOM	FRANCE	IBERIE / IBERIA
<b>RATIOS</b>								
<b>Eau</b>								
Eau / effectifs (m3 / pers.)		12,1	19,4		9,3	41,9	8,9	105,1
Eau / véhicules (m3 / véhic.)		20,5	53,7		35,5	126,7	20,5	174,0
Eau / Kilomètres (m3 / kilom.)		0,4	1,4		0,9	2,1	0,6	2,3

## Atténuation des changements climatiques et adaptation

### Enjeux

Compte tenu de notre structure d'activité, basée sur la production de kilomètres, l'analyse des critères d'amélioration de la lutte contre le changement climatique se confond en grande partie avec celle l'amélioration la performance énergétique.

Les Bilans carbone® et les Bilans énergétiques® réalisés dans les sociétés du Groupe ont permis de valider et de quantifier les secteurs de plus grande consommation d'énergies et donc les émissions de gaz à effet de serre qui y sont associées.

On l'a vu ci-dessus, la consommation d'énergie de traction par les véhicules de transport représente 80 à 90% des émissions de CO<sub>2</sub>. Cette énergie est essentiellement constituée par le gazole (85%), l'électricité et le gaz étant à égalité (7.5%).

### Système de management et procédures

A défaut d'un système de management de l'environnement strictement normé, en vue de réduire ses émissions de Transdev a mis en place différentes mesures destinées à limiter la consommation d'énergie, principalement de traction.

Formation des personnels de conduite

Depuis de longues années, des sessions de formation des conducteurs sont organisées dans les réseaux.

Afin de généraliser, et de coordonner ces actions au niveau du Groupe, le GIE FORMATION Transdev, agréé le 12 août 2008 comme centre de formation aux FCOS, a formalisé et déployé un dispositif complet comprenant :

- De centres régionaux de formation ;
- De formateurs et de formateurs de formateurs ;
- De supports de cours et de cursus de formation.

Les séances de deux journées consacrées à la conduite économique sont désormais systématiquement intégrées dans les cinq jours des cycles de Formation Complémentaire Obligatoire de Sécurité (FCOS).

Systemes d'aide à la conduite économique

Après une première expérimentation menée dans les réseaux de Londres de Transdev UK, trois opérations pilotes sont actuellement en cours en France pour évaluer les performances de différents dispositifs d'aide à la conduite économique.

Ces systèmes sont basés sur l'intégration permanente :

- De mesures dynamiques du confort de conduite qui comparent les accélérations, freinage et virage à des valeurs de référence acceptable ;
- De paramètres techniques de qualité de conduite concernant le régime moteur, le passage de vitesses, et la vitesse absolue,....

L'objectif est d'aider en permanence le conducteur à rester dans le cadre d'une conduite "pacifiée" et par conséquent plus sûre et plus économique.

Amélioration de la performance énergétique des bâtiments

Clairement, l'amélioration de l'efficacité énergétique des bâtiments est un enjeu important mais qui ne peut s'analyser et se traiter qu'au niveau local, structure par structure.

En dehors des actions portant sur les comportements (lutte contre les gaspillages usuels) qui peuvent être généralisées, seule une approche fine de la qualité des enveloppes et de la

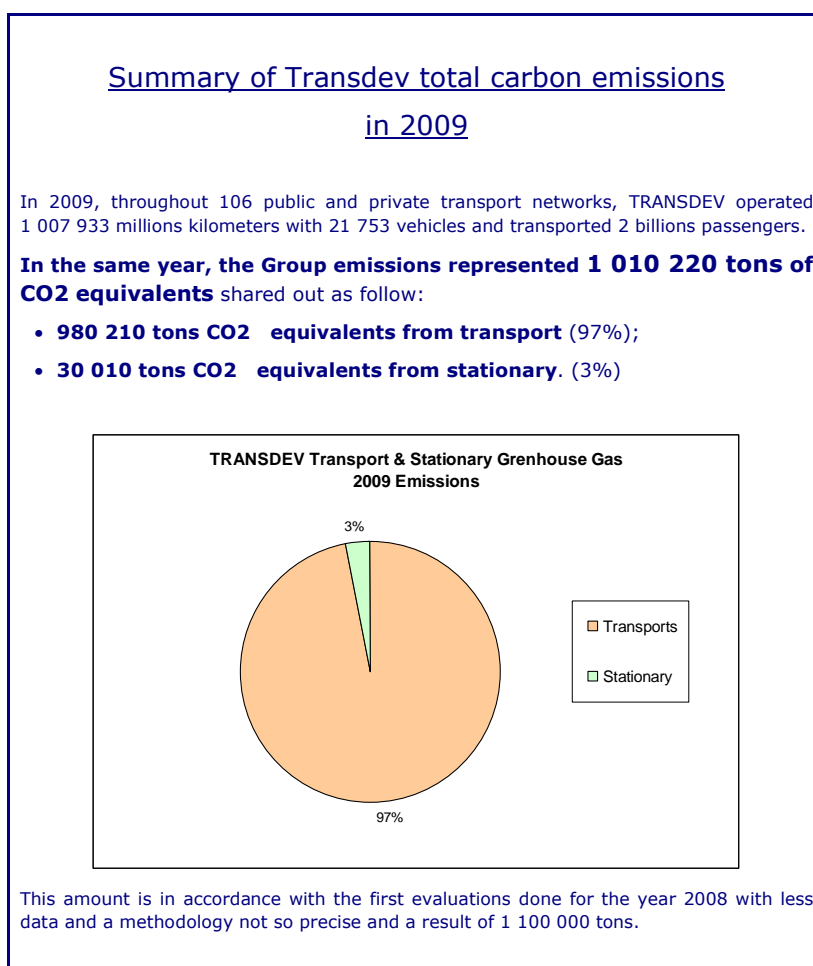
performance des équipements peut déboucher sur des propositions d'amélioration. De plus, les temps de retour étant très long (entre 5 et 30 ans), les décisions d'investissement ne peuvent être décidées qu'au coup par coup, en fonction du contexte économique du lieu et du moment.

Nous avons cependant introduit des indicateurs globaux sur la dimension des bâtis par types de construction afin de les mettre en regard des consommations d'énergies. Le niveau qualitatif des réponses et la grande disparité des situations ne permettent pas encore de réaliser une synthèse significative.

## Indicateurs :

Les indicateurs de mesure de la maîtrise de consommation d'énergie et d'émissions de gaz à effet de serre issus de l'enquête "NFI" sont les suivants :

Valeurs 2009 / CO<sub>2</sub>, extraits du "Transdev co2 group report 2009 "



## Transport energy use & related CO2 emissions

Operating Country	Total CO2 Emissions (tons)	Biodiesel (litres)	Electricity (MWh)	Diesel (litres)	GNV/GPL/L PG (M <sup>3</sup> )
<b>Australia</b>	89.351		65.062	3.697.182	
<b>Canada</b>	15.432			5.733.,919	
<b>France</b>	277.759	1.545.137	99.698	75.550.890	15.883.957
<b>Germany</b>	31.961		22.744	6.531.062	
<b>Holland</b>	288.406		7.284	95.791.000	11.415.000
<b>Italy</b>	54.014		9.635	18.326.064	37.983
<b>Portugal</b>	88.151		46.577	24.353.783	
<b>UK</b>	135.135		5.966	49.969.384	
<b>Total</b>	<b>980.210</b>	<b>1.545.137</b>	<b>256.966</b>	<b>279.953.285</b>	<b>27.336.940</b>

## Stationary energy use & related CO2 emissions

Operating Country	Total CO2 Emissions (tonnes)	Fuel Oil (litres)	Natural Gas (M <sup>3</sup> )	Electricity (MWh)
<b>Australia</b>	<b>306</b>			<b>251</b>
<b>Canada</b>				
<b>France</b>	<b>8,688</b>	<b>210,851</b>	<b>3,107,424</b>	<b>18,384</b>
<b>Germany</b>	<b>941</b>	<b>16,627</b>	<b>251,589</b>	<b>603</b>
<b>Holland</b>				
<b>Italy</b>	<b>8,674</b>		<b>118,871</b>	<b>17,478</b>
<b>Portugal</b>	<b>6,133</b>	<b>28,500</b>	<b>26,808</b>	<b>12,748</b>
<b>UK</b>	<b>5,269</b>	<b>144,042</b>	<b>758,490</b>	<b>6,155</b>
<b>Total</b>	<b>30,010</b>	<b>400,020</b>	<b>4,263,182</b>	<b>55,619</b>

Valeurs 2009 / données brutes (terrains et bâtiments)

INDICATEURS ENVIRONNEMENTAUX 2009	HOLLANDE / HOLLAND	ALLEMAGNE / GERMANY	ITALIE / ITALY	CANADA	AUSTRALIE / AUSTRALIA	ROYAUME-UNI / UNITED KINGDOM	FRANCE	IBERIE / IBERIA
<b>DONNEES</b>								
<b>Bâtiments et terrains</b>								
Surfaces terrains en m <sup>2</sup> - KPI SI 036	743 708	163 251	84 787		20 400	221 416	1 165 631	151 212
Surfaces ateliers/ remises (en m <sup>2</sup> couverts) - structure métallique - KPI SI 037		2	41 162		2 800	19 959	199 409	
Surfaces ateliers/ remises (en m <sup>2</sup> couverts) - autres - KPI SI 038		20 003	56 294		450	32 693	61 161	32 150
Surfaces locaux administratifs en m <sup>2</sup> développés - structure métallique - KPI SI 039					2 026	5 984	8 547	
Surfaces locaux administratifs en m <sup>2</sup> développés - autres - KPI SI 040		2 591	14 164		65	13 789	31 033	13 200
Terrain nu hors emprise bâtiments - KPI SI 041		31 366			6 608	138 062	503 320	